

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1459 de 2013

Carpeta Nº 1920 de 2012

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Normas reglamentarias

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 5 de diciembre de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes Evaristo Coedo, José Luis Núñez, Gustavo Osta, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti.

=====II=====

SEÑORA SECRETARIA.- En virtud de que el Vicepresidente, señor Diputado Niffouri, no está presente corresponde elegir un Presidente ad hoc.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Propongo al señor Diputado Fernández.

SEÑORA SECRETARIA.- Se va a votar.

(Se vota)

——Seis en siete: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Fernández)

SEÑOR PRESIDENTE (Fernández) (Ad hoc).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Continuamos con la consideración del proyecto relativo a Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional.

En la sesión de ayer discutimos en general el Capítulo I, Disposiciones relativas al transporte y sujeción de niños y adolescentes en los vehículos.

Hubo algunos puntos en los que habíamos llegado a acuerdo y otros que quedaron pendientes para ver si hoy lo alcanzábamos, porque el objetivo es tratar de aprobar este proyecto con el mayor consenso posible. Pensamos que es importante que cualquier ley sea aprobada así.

Ayer se resolvió que el artículo 1º fuera anulado y que el artículo 3º pasara a ser 1º, pero había algunas dudas con respecto a su redacción.

SEÑOR POZZI.- Teniendo en cuenta todas las consideraciones que la oposición nos planteaba en el día de ayer, estamos en condiciones de presentar a la Comisión una redacción alternativa

El inciso primero sería: "Los niños de 0 a 12 años estarán obligados a viajar en los asientos traseros, de conformidad a los sistemas de sujeción y categoría establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca".

El inciso segundo quedaría redactado de la siguiente manera: "Las mismas obligaciones del inciso anterior regirán para los adolescentes hasta 18 años que midan menos de 1,50 metros de estatura".

Creo que de esta manera se cubren todas las posibilidades. Es decir, que los niños de 0 a 12 años, midan lo que midan, no pueden viajar en el asiento delantero. Y cuando habla de los adolescentes, fijamos los 18 años como tope, porque no podemos ir más allá de esa edad. En cuanto a los adolescentes que por problemas físicos los sistemas de sujeción o antigolpes no los puedan amparar, tendrán que viajar obligatoriamente en el asiento trasero hasta los18 años.

La única duda que tengo es si corresponde establecer "adolescentes hasta 18 años", y por eso me gustaría conocer la opinión del señor Diputado Saravia Fratti como abogado.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Hasta dónde llega la adolescencia es según el libro que uno lea, pero creo que no habría problema porque se entiende bien.

SEÑOR OSTA.- Quizás, habría que hacer referencia a la mayoría de edad más que al término adolescencia para tratar de no entrar en esa discusión de hasta dónde se extiende, porque un chico de diecinueve años es adolescente.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- No es una mala idea, pero hay distintas mayorías de edad: para ejercer el comercio es una, para sacar la credencial es otra, para casarse otra. Entonces, me parece que si ponemos "18 años" eliminamos las dudas. La única diferencia que podría haber -hilando muy fino- es si la adolescencia y los 18 años coinciden, pero no me cabe ninguna duda de que por debajo de los 18 años estamos en la adolescencia.

SEÑOR POZZI.- Entonces, lo dejamos así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 1º con la redacción propuesta por el señor Diputado Pozzi.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 2º.

SEÑOR POZZI.- Ayer se habían planteado algunas inquietudes y vamos a tratar de resolver.

En el inciso primero, donde se hacía hincapié en el tema de los posapiés para los niños, quizás podríamos salvar esta dificultad haciendo un agregado al final que dijera: "El Poder Ejecutivo reglamentará sistemas de posapiés alternativos". Quizás, con eso hasta se puede crear una pequeña industria para poner posapiés diferentes.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Me parece muy prudente lo que estamos haciendo, porque poner alguno de estos temas -que son muy particulares y pueden generar distintas interpretaciones- estrictamente en la ley, quizás en el futuro, pueda ser un gran problema ya que quedaría estático. Si lo derivamos a una reglamentación del Poder Ejecutivo, le damos un margen de acción que, inclusive, permite readaptarlo en el tiempo, porque no sabemos si el año que viene puede surgir un sistema o una forma diferente que nos permita facilitar esto que así parece muy complicado, y que si queda en la ley y no da resultado, después vamos a tener que crear otra ley para modificarlo. En ese sentido, me parece que la reglamentación es la que tiene que hacerse cargo, porque es más fácil de adecuar.

SEÑOR POZZI.- Tomando en cuenta lo que manifestaban los señores Diputados Saravia y Fernández con respecto a las realidades del interior del país y sin dejar de constatar que hay cosas que son peligrosas, creo que le damos al Poder Ejecutivo una señal de que hay que pensar en esto. Por eso creo que habría que hacer el agregado al final al primer inciso.

En cuanto al segundo inciso quedaría redactado de la misma manera, pero también se le haría un agregado al final: "con respecto a los sistemas de sujeción".

SEÑOR OSTA.- Había pensado que la redacción del inciso segundo podría ser la siguiente: "En los casos de motocicletas con sidecar, se podrá transportar niños y adolescentes de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca".

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Cuando el artículo dice: "Se prohíbe a los conductores de ciclomotores, motocicletas, motos y similares [...]", ¿están incluidas las bicicletas o cuando hace referencia a "similares" es simplemente genérico? Muchas veces las bicicletas tienen un canastito atrás donde van niños, y no van a tener posapiés, pero el canasto tiene un método de sujeción.

(Diálogos)

SEÑOR NÚÑEZ.- Con respecto a los similares, quisiera saber si los cuadriciclos están incluidos allí. Si bien son similares, se diferencias por la tracción e, inclusive, por la potencia.

SEÑOR POZZI.- No sé si los cuadriciclos estarían incluidos en el término "similares", porque no tienen ningún sistema de sujeción. El conductor solo tiene para apoyar los pies y agarrarse con las manos, y el acompañante no puede hacer otra cosa más que apoyar los pies y agarrarse de la cintura del que maneja. Sinceramente, no puedo asegurar que el término "similares" incluya a los cuadriciclos. Además, el artículo se refiere a los vehículos de dos ruedas.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Ninguno de los vehículos que se mencionan aquí tienen sistema de sujeción. Por ejemplo, una moto no tiene cinturón de seguridad. Lo único que cabe hacer en estos vehículos es apoyar los pies y agarrarse con las manos. En el caso de los cuadriciclos es lo mismo: no tienen un sistema de cinto. Tendrían que hacerle toda una transformación. Por tanto, yo entiendo que deberían regirse por el mismo sistema establecido en el inciso primero del artículo 2º: apoyar los pies y agarrarse con las manos.

SEÑOR PEDREIRA.- Hay motos de dos, tres y cuatro ruedas. Entonces, no vale la pena entrar en estos detalles, ya que los cuadriciclos son motos de cuatro ruedas. También están las motos de tres ruedas, que se usan para repartos. Creo que todas ellas entran dentro de la misma clasificación. Lo que sería importante es que en la reglamentación se establezcan reglas acordes al tipo de moto de que se trate. Por ejemplo, en el caso de las motos de tres ruedas, quizás el sistema de sujeción debería ser más específico, similar al del auto, porque la gente va dentro de una cabina. También están las motos con un carro atrás; esas también tienen tres ruedas.

Creo que sería bueno dar la posibilidad al Poder Ejecutivo de reglamentar estas cosas.

SEÑOR NÚÑEZ.- Debemos tener claro entonces que el término "similares" incluye a los cuadriciclos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese lectura al artículo 2º con la nueva redacción.

(Se lee:)

"Se prohíbe a los conductores de ciclomotores, motocicletas, motos y similares transportar niños o adolescentes de cualquier edad que no alcancen los posapiés de dichos vehículos. El Poder Ejecutivo reglamentará sistemas de posapiés alternativos.- En los casos de motocicletas con sidecar, se podrá transportar niños y adolescentes de conformidad a los sistemas de sujeción y categoría establecidos en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca".

SEÑOR PEDREIRA.- Creo que después de: "En los casos de motocicletas con sidecar" deberíamos agregar "y similares". De esta forma estaríamos incluyendo, por ejemplo, a las motos con cabina, que tienen tres ruedas y que deben contar con sistema de cinturón.

SEÑOR NÚÑEZ.- En este caso, ¿qué pasa con los cuadriciclos? Debemos tener en cuenta que estos también pueden tener acoples para transportar. ¿Estamos de acuerdo con que el término "similares" que se agregaría a este artículo incluya también a los cuadriciclos?

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Estando todos de acuerdo. Después de "En los casos de motocicletas con sidecar" agregaríamos "y similares".

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 2º, con el agregado propuesto por el señor Diputado Pedreira.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 3º.

SEÑOR OSTA.- Si bien la palabra sidecar es de origen anglosajón o inglés, ha sido incorporada al idioma castellano y todos sabemos lo que es. En cambio, yo no sé qué significa la palabra "booster" y, sinceramente, no sé si es conveniente que aparezca dentro del articulado un término inglés.

(Diálogos)

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Propongo que en lugar de "booster" pongamos "y similares".

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el artículo 3º con la modificación propuesta.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el Capítulo II "Disposiciones relativas al transporte de personas con discapacidades".

En discusión el artículo 4º.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Este artículo se refiere a las personas con discapacidad, que por su condición no puedan tener control del área torácico abdominal. Por ese motivo, deberán viajar en vehículos automotores con pecheras o nuqueras. Supongo que acá no estamos hablando de vehículos públicos -taxis, etcétera- sino de coches particulares, pero esto no se especifica en ningún lado. De acuerdo con este artículo, no podrían viajar en taxi. Me pregunto cómo hará la gente que no tiene vehículo para transportarse. Debemos tener presente que así como hay gente que tiene vehículos adaptados para su discapacidad, también hay otras que no tienen esa posibilidad. ¿Cómo se trasladan esas personas, sobre todo teniendo en cuenta que pueden tener dificultades de movilidad y necesitan, además, viajar acompañados? Si bien este proyecto tiene como objetivo buscar la máxima seguridad, me parece que en este caso nos pasamos de la raya al punto de dejar a estas personas sin posibilidad de transportarse. No manejo números, quizás se trate de pocas personas, pero me preocupa que estemos generando una situación no querida.

SEÑOR POZZI.- Si los señores Diputados están de acuerdo, yo voy a hacer las consultas pertinentes. Propongo seguir avanzando y dejar en suspenso este artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el Capítulo III "Disposiciones relativas al uso de cinturón de seguridad".

Léase el artículo 5º.

(Se lee:)

"Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales, deberán poseer cinturón de seguridad y su uso será obligatorio. Los servicios regulares de mediana y larga distancia podrán

transportar pasajeros de pie de acuerdo a la capacidad técnica admitida.- El Poder Ejecutivo, mediante la reglamentación respectiva, establecerá las condiciones y plazos que deberán verificarse y podrá establecer excepciones, totales o parciales".

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Cuando habla de la capacidad técnica admitida se refiere a lo que establece el informe del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que recibimos ayer.

SEÑOR POZZI.- Se refiere a la cantidad de pasajeros por metro cuadrado.

En algún momento se manejó que el vehículo que viajara con gente parada tuviera una ratio de velocidad menor que el que iba solo con gente sentada.

Con respecto a las excepciones, está claro que se refiere a los vehículos que no son de línea.

En realidad, las condiciones técnicas para que la gente viaje parada se basan en la cantidad: seis personas por metro cuadrado de vehículo, que yo creo que es lo que sucede hoy. Nadie va a quedar parado en la ruta. Esa era una de las grandes preocupaciones que teníamos, y por eso nos enfrentamos a la redacción que nos remitió el Senado. Con esta redacción dejamos las cosas más o menos como están hoy. No va a quedar nadie tirado en la ruta, ni escolares, ni maestros, que es lo que nos preocupa a todos.

También hubo una discusión acerca de si los vehículos que venían con gente parada tenían que ir a la misma velocidad que los que venían solamente con gente sentada. Me parece que se está considerando la posibilidad de regular eso, porque el vehículo que viene con gente parada va a ser el semidirecto, aunque hay otro que para en todos lados, conocido como "el lechero".

Por las conversaciones que tuvimos en el espectro político está claro que no va a quedar nadie tirado en la ruta, que era lo que pasaba anteriormente.

SEÑOR NÚÑEZ.- En cuanto al artículo 5º, referido al transporte colectivo, no está previsto el tema de los niños ni hay contemplación de edades, tal como se votó en el artículo 2º. Quizás habría que hacer alguna referencia.

Evidentemente, los niños no podrán viajar en los asientos delanteros por un tema de seguridad. Si votamos que para que los niños puedan hacerlo, tendrán que cumplir determinados requisitos. Es evidente que en el transporte colectivo también habría que hacer alguna consideración. No sé si la reglamentación va a exigir al ómnibus determinada cantidad de asientos previstos para niños o adolescentes, y estoy dejando de lado el tema discapacitados, que todavía no lo hemos tocado.

Quienes hemos viajado en ómnibus de larga y mediana distancia sabemos que suben muchos niños, inclusive hasta en brazos. Me refiero a los ómnibus que circulan por las Rutas Nos. 5, 6 y 7.

Creo que el artículo es muy genérico. Cuando comenzamos a considerar el proyecto, tratamos de ser lo más específicos posible y con razón, por un tema de seguridad, pero me parece que este es un tema importante ya que ha habido muchos accidentes. Desde mi punto de vista pienso que, en este caso, debería contemplarse alguna consideración con respecto al traslado de niños y adolescentes.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- La conformación de este proyecto de ley es por capítulos y, específicamente, cada capítulo apunta al área que quiere determinar. En este caso, el artículo 5º habla de las disposiciones relativas al uso del cinturón de seguridad y, naturalmente, no puede enfocarse en un solo tema sino que lo hace globalmente.

Como dice el señor Diputado Núñez, las diferentes situaciones que se pueden plantear y que fueron tomadas en cuenta específicamente en los artículos 2º y 3º no las estamos contemplando en este artículo que es más global. Se me ocurre que la única solución que puede surgir es modificar el segundo inciso. De esa manera, podríamos tener salida a estas situaciones especiales que podrían ser tomadas en cuenta en la reglamentación.

¿Qué va a pasar cuando una madre venga con un niño en brazos? Va a sentarse, pero si se pone el cinturón de seguridad, seguramente será complejo. Lo mismo sucedería con un niño de tres o cuatro años, porque el cinturón de seguridad que lleva el ómnibus no le sirve.

(Diálogos)

——Apuntamos a que los cinturones deben ser de tres puntas, porque los de dos puntas se habilitaron para introducir el uso del cinturón de seguridad en todos aquellos vehículos que no los traían de fábrica. No sé si serán los que hoy tienen esos vehículos o si se pondrán otros distintos. Me parece que la solución a lo planteado por el señor Diputado Núñez tendría que estar en esto.

SEÑOR POZZI.- ¿Cuál es la solución?

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- El inciso segundo dice que el Poder Ejecutivo podrá establecer excepciones totales o parciales. Si bien lo está viendo desde el punto de vista del cinturón -porque las excepciones totales o parciales están referidas a eso, que es lo que el capítulo dice-, a través de excepciones totales y parciales puede establecer de qué manera se procederá cuando no es lo habitual. Por ejemplo, si hay cuarenta y cinco asientos y vienen cuarenta mayores y cinco menores, ¿en qué condiciones viajan esos menores o hay que hacer una excepción para esos menores porque el cinturón no se adapta a lo que este proyecto de ley o la reglamentación busca?

Esa la única salida que tenemos, si no quedamos trancados.

SEÑOR POZZI.- Entonces, ¿cómo quedaría redactado el segundo inciso?

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Tal como está, agregándole que la excepción total o parcial deberá tener en cuenta las circunstancias especiales de determinadas personas. Por ejemplo, en el artículo anterior referido a los discapacitados -que dejamos pendiente-, si una persona que va a viajar y requiere de condiciones especiales está fuera de lo que dice este artículo, y se estaría produciendo un incumplimiento por parte de la empresa o del chofer. No sé quién será el responsable, si el guarda o el chofer, de que vayan todos sentados y de que lleven el cinturón. Pero si sube un discapacitado, que necesita una forma distinta de sujeción, un niño, una madre con un bebé o una madre con tres niños, ¿qué sucede? Se sientan en el asiento los niños y la madre y ¿cómo se sujetan?. Todos quienes viajamos lo hemos visto.

Lo que quiero decir es que esto no cierre las puertas sino que las abra y, en ese sentido, estoy proponiendo ideas.

SEÑOR POZZI.- Eso no me disgusta, solo quiero saber cómo quedaría redactado.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Este Capítulo III está directamente vinculando con el cinturón de seguridad en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase cómo quedaría redactado el artículo 5º.

(Se lee:)

"Artículo 5º.- Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia y ocasionales, deberán poseer cinturón de seguridad y su uso será obligatorio. Los servicios regulares de mediana y larga distancia podrán transportar personas de pie, de acuerdo a la capacidad técnica admitida.- El Poder Ejecutivo, mediante la reglamentación respectiva establecerá las condiciones y plazos que deberán verificarse y podrá establecer excepciones totales o parciales, teniendo en cuenta también las disposiciones referidas en los Capítulos I y II de la presente ley".

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el Capítulo IV, de los Dispositivos y Elementos de Seguridad Pasiva para los Vehículos Automotores.

En discusión el artículo 6º.

SEÑOR POZZI.- Esto recoge un proyecto de ley que en su momento presentó el señor Diputado Cardoso.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Es cierto que el señor Diputado Cardoso había presentado un proyecto de ley, sin embargo el actual incluye la idea pero no todo el contenido.

El proyecto presentado por el señor Diputado Cardoso también decía que, a los efectos de facilitar esto y de no generar un costo en el aumento de precios de los vehículos por motivos de seguridad, el Estado debería hacer un esfuerzo para que todo lo que se incorporara como elemento de seguridad no se viera trasladado a un costo adicional de los vehículos.

SEÑOR POZZI.- Es verdad, y no dejamos de reconocer que el proyecto decía eso.

Me parece que el actual proyecto está enfocado a las normas de seguridad, y la otra parte de la iniciativa que el señor Diputado José Carlos Cardoso planteaba debería ser presentado en un proyecto aparte. Pienso que todos tendríamos que hacer el esfuerzo para que esto se considerara. Creo que en la Ley de Rendición de Cuentas se votó un incremento del Imesi para los coches de mayor consumo, pero allí no estuvo reflejado el criterio de seguridad. De cualquier manera, en este proyecto no tenemos ninguna posibilidad de plantear aspectos impositivos, porque no corresponde.

Recuerdo que en su momento se planteó el tema diciendo que estaba muy bien, por el lado del ahorro de los combustibles, castigar de alguna forma, poniendo una carga mayor a los coches de alto consumo, pero también habría que mirar el aspecto de la seguridad, porque -como decía el señor Diputado José Carlos Cardoso en su momento- vienen muchos autos muy baratos que no traen absolutamente nada, prácticamente vienen con cinturones de seguridad y nada más.

Estoy de acuerdo en que habría que buscar la forma de incentivar de alguna manera que los vehículos trajeran incluidos más elementos de seguridad.

(Diálogos)

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- La posición del señor Diputado Núñez es clara y nos obliga a identificar cuál es el concepto que viene del Poder Ejecutivo y, en función de eso, hacer las excepciones a texto expreso.

Si no tenemos la posibilidad de saber cuál es el concepto que trae implícito el artículo 6º, la vía de excepción, en vez de ser a texto expreso, tendría que ser la misma que para los otros artículos. No sé si con eso estamos estableciendo la idea que queremos plasmar, que es identificar qué es lo que va y que no. En ese caso, cuando dice: "Deberá contar con el sistema de freno, apoya cabeza en todos sus asientos o plazas, cinturones de seguridad y airbag frontales en las plazas delanteras como mínimo de aquellos vehículos que así lo admitan", creo que está haciendo una clasificación. El problema es que nosotros no sabemos específicamente a qué se quiere refiere con la frase "aquellos vehículos que así lo admitan", aunque eventualmente, de acuerdo a lo que fije la reglamentación, el Poder Ejecutivo establecerá cuáles son los que admiten y cuáles no. El objetivo de las dos propuestas es el mismo. Una es más taxativa y la otra es más genérica. Sinceramente, yo no sabría a cuáles no se incluye.

SEÑOR PEDREIRA.- Creo que nosotros no deberíamos definir las excepciones, sino dejarlas libradas a la reglamentación, porque tal vez hay excepciones que hoy se puedan dar, pero en un futuro no. Inclusive, al ir apareciendo otros vehículos tendríamos que modificar la ley para poder incluir airbag o elementos de estas características.

SEÑOR POZZI.- Yo creo que es clara la frase "aquellos vehículos que así lo admitan". El cuadriciclo no admite. Yo simplemente cambiará "vehículos nuevos" por "vehículos 0 km". Además, debemos tener en cuenta que hay vehículos que pueden admitir la colocación de airbag pero otros no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a votar el artículo 6º con la modificación propuesta por el señor Diputado Pozzi.

(Se vota)

——Seis en seis: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 7º.

(Se vota)

——Seis en seis: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el Capítulo V "De los dispositivos y elementos de seguridad pasiva y activa para ciclistas y motociclistas".

En discusión el artículo 8º.

SEÑOR COEDO.- Me parece que este artículo no presenta complicaciones. Hace referencia a vehículos que no tienen cabina y al uso de chalecos reflectivos. Todos sabemos que las bandas o los chalecos tienen un precio muy accesible, por lo que podrían ser de uso masivo. Me parece que ambos elementos son importantes, sobre todo, cuando se circula en calles poco iluminadas.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Este artículo está muy claro. Precisamente, uno de los problemas importantes que tenemos es la falta de visibilidad, sobre todo de los ciclistas. De hecho, las motocicletas deberían tener elementos de iluminación.

Sin perjuicio de manifestar mi posición a favor de este artículo, quiero hacer una reflexión. Los motociclistas que no cumplan con estas reglas, serán sancionados con una multa, pero ¿cómo se sanciona a un ciclista? ¿Cómo lo obligamos al uso de estos elementos si no podemos sancionarlo? ¿Le sacamos la bicicleta? ¿No lo dejamos circular? Estamos generando una norma que es impracticable. Los ciclistas podrán entender que es por su bien y acatarla, pero si no lo hacen, ¿qué hacemos? Hoy no se conoce ninguna forma de sanción.

SEÑOR POZZI.- Es lógico lo que dice el señor Diputado. Quizás algún día encontremos la manera de sancionarlos. Pero no está mal obligar a los ciclistas a usar estos elementos. Muchos ya lo hacen a conciencia.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Muchas veces vemos en la ruta a gente que no usa ningún distintivo para que se le vea y no podemos poner ninguna sanción.

SEÑOR POZZI.- Coincido con el señor Diputado, pero no podemos trancarnos en este artículo. Después veremos cómo se los sanciona o si hay una campaña educativa. Me parece que esto es para proteger a los ciclistas y a nosotros. Porque de repente uno tiene un disgusto por algo que se podría arreglar con muy poco dinero. Después veremos si en la reglamentación se puede poner algún tipo de coerción.

(Diálogos)

——Después veremos si encontramos la manera de sancionarlo o no.

SEÑOR NÚÑEZ.- Comparto la finalidad. El objetivo de esto es, precisamente que quienes circulen en bicicleta se puedan ver. Lo que no comparto es que las bicicletas estén incluidas porque no se los puede sancionar de ninguna manera.

Quizás, en este artículo 8º tendríamos que establecer un primer inciso referido a los conductores y acompañantes de motos, ciclomotores, motocicletas y cuadriciclos, y un segundo inciso específicamente para las bicicletas. Habrá que llegar a un acuerdo en la redacción y, quizás, debamos dejar abierta la reglamentación específicamente para las bicicletas, porque sabemos que los ciclistas no tienen ningún tipo de sanción. Pienso que la diferenciación en el artículo puede permitir que el Poder Ejecutivo reglamente la circulación de las bicicletas con este tipo de seguridad.

SEÑOR OSTA.- Creo que es atendible lo que se está planteando de que no existe posibilidad de que tenga consecuencias desde el punto de vista sancionatorio, pero también hay que tener en cuenta que no incluirlas puede llevar a dar la señal de que con los ciclistas no pasa nada, y no podemos olvidar que el objetivo de este proyecto es prevenir accidentes.

Da la sensación de que el chaleco ayuda a prevenir accidentes cuando eso se utiliza en ciclomotores, motos y demás, pero no sería necesario en las bicicletas.

Otra forma de ver esto es cómo juega el tema de la responsabilidad en el caso de un accidente. Si cualquier automotor circula por una ruta y embiste a un ciclista que no tiene chaleco cuando está obligado a tenerlo quizás, en el ámbito penal, las responsabilidades sean distintas. Por ejemplo, hubo un accidente en la carretera. ¿Tenía o no tenía chaleco? ¿Estaba obligado? Sí, estaba obligado, entonces, ¿varía la responsabilidad que tiene el chofer que lo embistió?

Trato de abrir otras perspectivas al análisis.

SEÑOR NÚÑEZ.- Yo no planteé excluirlas sino hacer un segundo inciso referido concretamente a las bicicletas, para que se marque más la diferencia, porque sabemos que los ciclistas no tienen sanción

Habría que buscar, de alguna manera, la responsabilidad de los ciclistas frente al hecho y marcarla en el artículo, diferenciándolo de las motos, ciclomotores y motocicletas.

SEÑOR COEDO.- Lo que plantea el señor Diputado Saravia es real y concreto. Tanto con las motos, los ciclomotores como las motocicletas uno tiene cómo cobrar la multa, porque cuando va a pagar la patente le agregaron la multa. En el caso de las

bicicletas tendremos que prever una ley, porque va a aumentar el uso de las bicicletas, y ojalá que sea así por la salud de todo el mundo.

Tenemos que prever todo -esto no es tremendismo-, porque uno puede esquivar a un ciclista dentro de la ciudad y arrasar con una parada llena de gente que está esperando el ómnibus.

Creo que no vamos a tener más remedio que separar el artículo en dos incisos o incluir que puede tener algún tipo de pena por no usar los elementos de seguridad correspondiente. De lo contrario, es tierra de nadie; como no tienen sanción, porque solo los paran y los rezongan, van sin chaleco reflectivo y punto.

No vamos a tener más remedio que ver qué tipo de sanción se aplicará para que los ciclistas sientan que no pueden salir sin nada.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Indudablemente, la práctica indica que ocurre tal como lo ha manifestado el señor Diputado preopinante.

Más allá de que sabemos que no tiene una respuesta sancionatoria y, por lo tanto, es muy difícil de hacer cumplir y de que, además, no estamos en la etapa en la que puedan requisarse bicicletas, tratemos de armonizar el concepto para esta parcela de integrantes que son quienes andan en bicicleta, separándolo -como decía el Diputado Núñez- en dos incisos dentro del mismo artículo. Además, más adelante el proyecto de ley trae artículos específicos para bicicletas y para ciclomotores. Entonces, sigamos la lógica que tiene el proyecto más adelante y que no tiene este artículo 8º.

SEÑOR POZZI.- Propongo que en lugar de establecer un segundo inciso en el artículo 8º, incluyamos todo en el artículo 10, que se refiere especialmente a las bicicletas, porque me quedan dudas acerca de cómo se puede sancionar a los ciclistas.

(Diálogos)

SEÑOR OSTA.- No nos olvidemos de los objetivos de proyecto. No se trata de la represión sino de la prevención.

Estamos de acuerdo con que la utilización del chaleco ayuda y, además, tiene efectos para la responsabilidad, porque si a uno lo matan y no lleva el chaleco, la reparación civil puede ser diferente.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Estoy de acuerdo en ponerlo, pero tengo que hacer la salvedad de que es un voluntarismo. Es como cuando la Constitución dice que todos tienen derecho a la vivienda, pero no todos tienen vivienda. ¿Por qué? Porque es un objetivo a cumplir. También dice que la educación debe ser de tal tipo, y no se llega a cumplir. ¿Por qué? Porque es un objetivo. Y esto es como un objetivo; es voluntarista, en el buen sentido de la palabra, porque todos sabemos que al ciclista no se lo puede parar, abofetear, sancionar, ni retar, porque si uno lo reta lo llevan preso. Si cuidamos los derechos, este es un derecho que hay que cuidar, sin perjuicio de que el que no cuida su derecho es el ciclista que no va bien identificado.

Estamos de acuerdo con el objetivo. Si lo separamos -a partir de la propuesta de los señores Diputados Núñez y Pozzi- me parece que identificamos el problema y lo vestimos, aún sabiendo que en el caso de las bicicletas hoy no tenemos una forma de sanción. Queda la voluntad de seguir avanzando en cuanto a la seguridad.

SEÑOR OSTA.- Estoy de acuerdo con la visión desde ese ángulo, pero también quiero hacer hincapié en el tema de la prevención y las consecuencias que en la vida real tiene. Si uno no cumple con la normativa vigente en cuanto a la obligación de llevar el

chaleco y tiene un accidente, la reclamación civil será distinta que si lo hubiera llevado puesto. Creo que no son visiones excluyentes sino complementarias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el artículo 8º.

(Se lee:)

"Artículo 8º.- A partir de los ciento ochenta días de la promulgación de la presente ley, será obligatorio para los conductores y acompañantes de motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos o similares, el uso permanente durante su circulación en todas las vías públicas, de un chaleco o campera reflectivos o, en su defecto bandas reflectivas que cumplan con las exigencias técnicas de reflexión de acuerdo con lo que fije la reglamentación".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 9º.

(Diálogos)

SEÑOR COEDO.- Supongamos que un auto tiene elementos que hacen que uno lo visualice de atrás. Pero si yo abro la valija del coche y cargo una mesa que me tapa la parte trasera del vehículo, tengo que poner elementos reflectivos sobre la carga para poder ver al vehículo. Creo que eso es lo que me está indicando este artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 10, que tendrá modificaciones.

(Diálogos)

——Léase el artículo.

(Se lee:)

——"Los conductores de bicicletas, a partir de los ciento ochenta días de la promulgación de la presente ley, deberán usar un casco protector de seguridad que cumpla con las exigencias de las normas que se adopten a tales efectos por el país, así como cumplir con todas las disposiciones del artículo 8º de la presente ley, según fije la reglamentación respectiva".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 11.

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 11.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el artículo 12.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el artículo 13.

SEÑOR NÚÑEZ.- En realidad, quiero hacer una puntualización previa, con relación al artículo 12, que dice: "Las bicicletas destinadas a competencias deportivas estarán exentas del cumplimiento de estas disposiciones". Mi pregunta es si pueden o no circular, porque yo he visto a muchos ciclistas entrenando en la ruta. Sin duda que son bicicletas que están adaptadas para la competencia deportiva, pero mientras están entrenando no están compitiendo. A diario vemos que entrenan en la ruta sin cumplir con los requisitos que se pretende exigir a las otras. Yo creo que debería decir "Las bicicletas en las competencias deportivas", porque tal cual está planteado el artículo, la persona puede salir a entrenar en la ruta sin cumplir con los requisitos que se le exige, por ejemplo, a alguien que sale a trabajar en bicicleta.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- A mí me parece que hay una diferenciación clara entre las dos. Yo creo que la bicicleta de competencia se vincula con dos etapas: la competencia en sí y la preparación para la misma. Estamos hablando de por lo menos 15.000 ciclistas en competencia durante todo el año. Debemos tener en claro que la competencia se realiza durante el día, con una cantidad de controles, con la participación de fiscales, vehículos por delante, la caminera, la policía, etcétera. Quiere decir que existe cierta protección. Por otra parte, cuando salen a entrenar generalmente lo hacen en menor cantidad, pero también de día; no andan de noche. Creo que no podemos pedir a quien esté entrenando en una bicicleta de carrera para recorrer las diecinueve capitales que salga con luces, etc. Es imposible. Todas las agremiaciones y fundaciones van a estar en contra de eso, y creo que con un fundamento bastante importante. Yo sinceramente no le agregaría nada a este artículo, pero si los señores Diputados lo estiman conveniente podríamos establecer que la circulación de este tipo bicicletas fuera de la competencia sea a la luz del día, que es cuando menos problemas pueden tener.

Lo único que podrían usar son cintas reflectivas en sus equipos de competencia, pero no le podemos exigir una luz delante. Sistema de frenos y casco ya usan. Por lo tanto, lo único que no tienen son luces y luminosos en las ruedas.

Es cierto que podemos estar generando una normativa que puede trancar, molestar o comprometer a quien va a trabajar, pero hay que tener en cuenta que el que usa la bicicleta para trabajar lo hace todos los días y puede circular en penumbra. Entonces, el riesgo es mayor. Normalmente, el ciclista que va entrenando va en un estado de alerta y, generalmente, no va solo.

Entiendo la preocupación del señor Diputado, pero me parece que no deberíamos confundir; son cosas bien distintas. Además, entraríamos en una discusión con las asociaciones y federaciones y no creo que tengamos sustento como para decir que tenemos toda la razón.

De cualquier manera, hecha la ley hecha la trampa; accidentes pueden haber, pero este proyecto tiene como objetivo bajar la siniestralidad todo lo que se pueda.

SEÑOR NÚÑEZ.- Voy a reflexionar en voz alta. ¿Qué pasa si me compro una bicicleta deportiva y la uso para ir a trabajar? La que está exonerada es la bicicleta, no el ciclista. Por eso yo digo que se van a generar diferencias. Y esas diferencias se van a zanjar comprando bicicletas deportivas, porque estas están exentas del cumplimiento de estas disposiciones. No es de extrañar que la gente use una bicicleta deportiva para ir a

trabajar. Si bien el costo es mayor, puede haber gente que las use para otro fin que no sea el deportivo.

Yo trataría de buscar la forma de evitar estas diferencias.

Entiendo que se pueden generar injusticias con los deportistas, pero este artículo tal cual está redactado permite que los ciclistas circulen por las rutas en bicicletas deportivas, sin necesidad de cumplir con estos requisitos.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Lo que dice el señor Diputado está claro. Podríamos redactarlo de la siguiente manera: "Las bicicletas destinadas a competencias deportivas estarán exentas en la medida que estén cumpliendo con la función para la que son creadas". De esta forma podrán utilizar la bicicleta para correr o para entrenar. Cabe aclarar que este artículo no solo involucra a las bicicletas de carrera, sino también a las Trek montaña, etc. Entonces, si la bicicleta se usa con fines competitivos queda exonerada, pero no si se la usa para pasear todas las mañanas.

SEÑOR NÚÑEZ.- Estoy de acuerdo.

SEÑOR POZZI.- Propongo la siguiente redacción: "Las bicicletas destinadas a competencias deportivas estarán exentas del cumplimiento de estas disposiciones, cuando se encuentren participando de entrenamientos o competencias".

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- ¡Que se rectifique el artículo 12!

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la rectificación.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se va a votar el artículo 12 con el agregado propuesto.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuamos con la discusión del artículo 13.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Este artículo refiere al empadronamiento, y eso es parte de la autonomía municipal; el empadronamiento no se regula a través de una ley nacional. Estoy de acuerdo con que esto debe ser así, porque como las motos se pueden vender en cuotas, nunca aparecen los títulos y no pueden empadronar durante meses. Pero yo defiendo la autonomía municipal. Por tanto, no voy a votar este artículo. Este es un tema de los Intendentes y la Junta Departamental.

SEÑOR POZZI.- Está claro que ningún Intendente se va a oponer a esto.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Pero tiene que pasar por la Junta Departamental. Si la Junta lo acepta no hay ningún problema. **SEÑOR COEDO.-** Propongo agregar al final: "en el Gobierno Departamental correspondiente".

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Perfecto.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese lectura al artículo 13 con las modificaciones propuestas.

(Se lee:)

"A partir de los treinta días de promulgación de la presente ley, la venta de vehículos 0 km ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas y similares, debe ser acompañada

con un casco protector certificado como mínimo y su empadronamiento respectivo de acuerdo a la normativa departamental".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el Capítulo VI "De las prohibiciones al circular".

En discusión el artículo 14.

Se va a votar.

(Se vota)

——Siete en siete: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Diálogos)

SEÑOR POZZI.- Dado que el señor Diputado Saravia Fratti manifestó algunas discrepancias con el artículo siguiente, propongo continuar en otra sesión con la votación del articulado a fin de hacer las consultas correspondientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estando todos de acuerdo, se levanta la reunión.

≠